

ARIPI ROMÂNEȘTI



Director: Comandor aviator
AL. DEMETRESCU

733



IANUARIE 1954
L III, Nr. 55

OBIECTIVUL SE APROPIE. ATENȚIA
ESTE INCORDATĂ LA MAXIMUM.

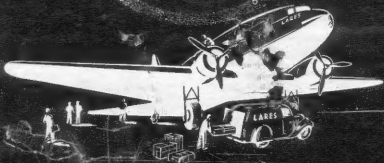
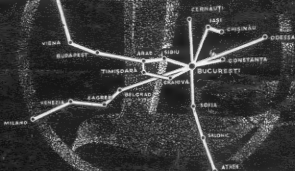
(S. M. P.)

LEI 20

LINII AERIENE
INTERNE
INTERNATIONALE

1943

*Siguranță
Comfort
Rapiditate*



LARES

LINIILE AERIENE ROMÂNE EXPLOATATE CU STATUL

AN NOU!

de AL. DEMETRESCU

S'a scurs un an greu, de lupte dârze, de jefte și de încercări, un an în care bătăliile, de pe frontul de Răsărit au luat edesorii caracterul „pe viață și pe moarte”, fără ca totuși armatele române, germane și aliate să fie clintite din elanul și convingerile lor într'un rezultat dela care se așteaptă existența, dreptatea și liniștea anilor viitori!

Pentru cinstea țării noastre, aproape totalitatea populației românești de toate categoriile a avut în anii precedenți, ca și în acest an greu, o singură activitate morală și materială: **aceia s-au luptat prin munca și atitudinea ei frântă îndepărtat și pe brații noștri osâzi!** Oameni, cari au muncit cu sânge acasă și în domeniile lor; cari nu și-au pierdut cumpătul când sorful războiului s'au schimbat în mod iluzoriu în favoarea dușmanului; cari n'au fost egoiști, luând asupra-le partea lor din sacrificiile inevitabile; cari au ajutat pe cei nenorociți sau lipsiți, gândindu-se la binele comun. Oameni, cari au suportat cu înțelegere — și o fac încă — toate privațiunile inerente războiului, trăind dificultăți cari se prelungesc; cari nu se plâng și nici nu propagă panica, judecând faptele în lumina lor adevărată, fără patimă și fără mania acelor câtorva rătăciți, cari așteaptă întotdeauna „ceva mai rău”!

Tempurile care grele încercări au prilejuit întotdeauna celor cari își iubesc cu adevărat țara, caracterelor decise și sufletelor de elită, ocazia de a se manifesta și încă a se înălța! Ce poate să conteze pentru un asemenea popor, „plevușca” — de'câre nici o țară nu este scutită — „mâna” aceia de

indivizi cari forfotesc în toate capitalele și în cugetul cărora se frământă numai combinațiuni și traficuri de toate categoriile, manifestându-și — odată cu gustul desfrânat al agonisirii de arginți — indisciplinarea catăfenească, pretențiunile nejustificate și absurdă lor slăbiciune pentru tot felul de iluzii neghioabe? Acestor indivizi — atât de străini de frământările nației — nu li se poate aplica astăzi decât disprețul; mâine, viața însăși va avea toată grija să le urmărească pașii și să-i lovească mai crunt decât orice răzbunare omenească!

•

În pragul anului nou — an care va fi probabil brăzdat de lupte grele, dar și de biruinți hotărâtoare și strălucitoare pentru neamul nostru și cele aliate — gândul nostru se îndreaptă către cei ce ne străjuiesc liniștea și existența și dela care așteptăm cu încredere viitorul.

Sburătorii României fac o parte glorioasă din falanga luptătorilor aliați aflați pe frontul de Răsărit. Am omagiat în permanență faptele lor de arme și ne-am închinat cu smerenie și durere în fața celor scumpi cari și-au dăruit viața pentru Patrie. Bravura lor este astăzi cunoscută în lumea întreagă, căci au simțit-o toți dușmanii cari au „călcat” aerul românesc, ori de unde ei au venit!

Către sburătorii noștri — acești adevărați cavaleri din alte timpuri — ne îndreptăm gândul și le adresăm prima noastră urare: pentru un an rodnic în victorii; pentru sănătatea și viața lor; pentru gloria aripilor românești!



Intre albatrosii gru-
pului său, căpitanul
aviator Dom. Ben.
Cărbă. (S. M. P.)

1. Bombardierul româ-
nii atacă adănc în
laime țărâi dușmane.
(S. M. P.)

2. Pilotul unui bombar-
dier își povestește per-
ripțiile misiunii, după
încheierea de la mi-
nie. (S. M. P.)

3. Pe amplasajul unui
avion de la „Societă-
te” emblema pilotului, ste-
la înaltă și bombarda-
dă în... picaj. Ad-
juțanții Anghel și Ni-
colaește aușteaptă să
le pice bombarele lichide
în... gât. (S. M. P.)

4. Schimb de impresii,
după misiune (S.M.P.)

5. Del-comandanți: Gu-
vernul aviator Ioanescu
Emanoil și Lt. C-der
av. Gheorghe Frăsiescu.
(S. M. P.)



românești în luptă.



Fixarea bombelor pe sa avion de asalt.
(S. M. P.)

RĂZBOIUL

de ROMULUS SEIȘANU

În războiul aerian din cursul anului 1943 beligeranții au dezvoltat trei categorii de acțiuni, câte și operațiuni defensive, fie în zona lărgită și în frontierelor, fie în spațiile frontierelor, sau în spațiile centrale.

În timpul războiului, unii au dat importanță mai mare acțiunilor ofensive, prin eficacitatea superioară a armei aeriene, deși abilități să influențeze direct și rapid asupra desăvârșirii și rezultatelor operațiilor militare și aere-navale; iar alții au dat acțiunilor defensive prioritatea.

De aceea partizanii doctrinei ofensive au cerut formarea unei flote puternice de bombardament cu o protecție asigurată de avioanele de vânătoare; iar partizanii doctrinei defensive au cerut formarea unei flote puternice de vânătoare, având ca auxiliare formațiunile de recunoaștere și artileria antiaeriană.

În războiul actual beligeranții au aplicat și aplică în războiul aerian, atât ofensiva cât și defensivă, — cea din urmă fiind considerată în măsură să dea rezultate pozitive.

Pierre Pave a spus în 1938 că atât din punctul de vedere

spiritual, cât și din punctul de vedere material, teoria defensivă în ceea ce privește războiul aerian, nu poate fi susținută decât de cei numai oarecând poate să asigure victoria.

Aceasta reiese din rezultatele ce le poate da aviația de bombardament, ca armă ofensivă și aviația de vânătoare, ca armă defensivă. Dacă nu se poate contesta eficacitatea acțiunilor aviației de bombardament nu se poate contesta nici rolul important al aviației de vânătoare, care pe lângă distrugerea forțelor aeriene asigură și acțiunilor ofensive a aviației de bombardament prin protecția ce li oferă.

Alina timp cât aparatele de bombardament n'au atins încă viteză maximă a celor de vânătoare și riscul lor este mai mare când atacă obiective situate la distanțe mari de bazele lor, fără protecție și ajutorul avioanelor de vânătoare, cele din urmă vor păstra rolul lor important în războiul aerian.

O dovadă în această privință am avut în cursul anului trecut cu raidul întreprins de o puternică formațiune de bombardiere grele americane împotriva zonei noastre petrolifere. În ziua de 1 August, fără protecția avioanelor de vânătoare, care a avut un rezultat dezastruos prin atingerea unui procent de peste 40 % pierderi.

La acest rezultat au contribuit și vânătorii noștri, precum și artileria antiaeriană din zona atacată. Ceea ce a caracterizat războiul aerian din cursul anului 1943 au fost și atacurile aeriene în formațiuni masive, atârnând, sau depășind chiar cifra de 1000 de bombardiere într-un singur raid. Aviația engleză și americană a întreprins numeroase raiduri masive cu caracter teroristic a întregii țări din Germania: Italia, Polonia, Olanda, Belgia, Franța, Grecia, Bulgaria, fără să se facă vreo descriere între obiectivele militare și cele civile. Până și Vaticanul a suferit asemenea atacuri considerabile. Cele mai grele bombardamente aeriene în zona-ului război germane: Berlin, Hamburg, Essen, Dortmund, Bremen, Frankfurt pe Main, Colonia, Mainz, Kassel, Stuttgart, Regensburg, Nürnberg, München, Wetzlar, Havel, 2. asupra cărora aviatorii americani au aruncat mii de tone de bombe

incendiare și explozibile, unele cu efecte furtăziate, care au provocat distrugerii considerabile.

Așa au dispărut numeroase monumente istorice și activități biserice, instituții culturale și de binefacere și cartiere întregi locuite de populația civilă. S'au întrebunit de către aviația anglo-americană bombe de tip nou, care explodează la o înălțime până la 40 de ore; precum și bombe de peste 200 Kg. și bombe încărcate cu fosfor pentru provocarea incendiilor și întinderea incendiilor pe spații locuite cât mai mari. Astfel, într-o singură noapte — Noembrie — după comunicatul ce l-a dat ministrul aerului britanic, au fost aruncate asupra orașelor germane peste 14.000 de tone bombe explozive, dintre care 7000 deasupra Berlinului.

Școala ce l-a urmărit comandamentul anglo-american prin această ofensivă aeriană teroristă, — demoralizarea populației civile germane — nu s'a realizat. Populația civilă din toate orașele germane bombardate a dat dovadă de o admirabilă forță morală și spirit de disciplină.

Cu toate activitățile ofensive intensificate a forțelor aeriene anglo-americane, suportul orașelor din Germania, defensivă aeriană germană a fost destul de puternică, de oarecând numărul aparatelor de bombardament doborâte a fost în creștere. Astfel, numai în zilele de 8-9-10 Noembrie 1943, au fost doborâte 200 bombardiere anglo-americane, — majoritatea lor cu patru motoare.

Alte avioane de bombardament și de vânătoare anglo-americane au căzut în afara de teritoriul Germaniei și al teritoriilor ocupate de ea; sau au fost nevoite să aterizeze forțat în Suedia și Elveția. Succesul acestor s'a datorit mai ales avioanelor de vânătoare, cu toate că ele au fost nevoite să lupte contra avioanelor de bombardament înamice ce s'au zburat în formațiuni concentrate și deci au cerut din partea lor capacități tehnice și combative excepționale.

Bătăliile aeriene cele mai mari s'au desfășurat în vastul spațiu ce se întinde de la vestul Germaniei până la litoralul mării Baltice.

Procentajul pierderilor aviației de bombardament anglo-americane și sovietice, în cursul anului 1943, a sporit de la 10 la sută până la 20 și chiar 30 la sută.

Aviația germană a atacat și cu obiectivele militare din regiunea Londrei și din partea de sud a Angliei; fără să fi trecut la represalii.

Ministerul afacerilor străine al Germaniei a publicat în Iunie 1943 a 8-a carte albă cu privire la dezvoltarea războiului aerian. Această carte albă cuprinde 110 documente din care reiese doctrina germană în domeniul războiului aerian în comparație cu doctrina anglo-americană bazată mai mult pe atacul cu caracter terorist împotriva obiectivelor civile, spre a se putea obține efecte de cîrmă psihologică.

Din documentul Nr. 33 reiese că statul major britanic înainte de începerea războiului, printre o comunicare făcută în ziua de 14 August 1939, a formulat punctul său de vedere relativ la obiectivele ce arzeau să fie atinse prin atacurile aeriene.

Statul major britanic a recomandat, — să se atace obiectivele cele mai indicate spre a se putea reduce eforturile militare ale inamicului, fără să se jind asupra dacă o asemenea acțiune, provocă sau nu pierderi grele în populația civilă a adversarului.

În documentul Nr. 41 se reproduce o declarație pe care a făcut-o în Camera Lordilor, în sedința de la 6 Septembrie 1939, subsecretarul de stat Ruttler, din care reiese că aviatorii germani ating în general obiective militare iar nu civile.

Dacă Marea Britanie și Statele Unite au crezut că prin ofensiva lor aeriană teroristă și în stil mare împotriva Germaniei, vor obține o decisivă militară s'au înșelat, nesocotind, sau subestimând factorii de ordin militar și moral pe care se bazează rezistența germană.

Totuși, cele două puteri anglo-americane vor continua ofensiva aeriană cu caracter terorist în cadrul războiului aerilor.

S'a vorbit în cursul anului trecut și de un eventual atac masiv aerian împotriva Germaniei efectuat de... 20.000 de aparate de bombardament. O asemenea expediție aeriană ar reclama 60.000 metri cubi de benzină, deoarece un singur avion tri-



GERMANIA 1943

motor de bombardament are nevoie de trei metri cubi de benzină (dus și întors) ceea ce reprezintă în cazul când aceeași cantitate de benzină este transportată pe căile ferate, 120 de trenuri, fiecare tren având 50 de vagoane, deci în total 4000 de vagoane-cisterne.

Organizarea tehnică a unui raid aerian de valoare a 20.000 de bombardiere ar reclama existența a 100.000 de aparate cuprinzând avioane de încercare, de rezervă și cele destinate să asigure protecția întregului teritoriu al Angliei (avioane de vânătoare și de recunoaștere) precum și aviația marinei și a armatei.

Pentru cele 100.000 de aparate ar trebui un număr considerabil de aerodromuri, hangare, ateliere de reparații, centre de formații și de aprovizionare; precum și un personaj navigant și tehnic de peste un milion de oameni.

Deși opinia specialiștilor asemenea raid-urilor aeriene masive nu pot fi organizate în faza actuală a războiului.

La începutul anului 1943 aviația de vânătoare a beligeranților n'a avut niciun tip de aparat nou. Ea a fost înalt perfecționată în ce privește viteza, autonomia, plafonul, puterea focului, blindajul părților vitale și siguranța navigației.

În cursul septylor aeriene ce s-au dat în spațiile situate deasupra Europei și Africii, Germanii au folosit mai mult avionul de vânătoare *Focke Wulf 190*, care și-a făcut pentru întâia oară apariția în zona Paștilor a anului 1942, de-așupra Canalului Mânecii și a dominat pe cel mai bun vânător britanic de atunci, *Spitfire V*. Aparatul german *Focke Wulf 190* are o viteză ascensională de 1000 m. la

minut; iar cea orizontală trece de 600 km. la oră la altitudinea de restabilire de 6000 m. Armamentul său se compune din patru tunuri de 20 mm. montate, două în aripă și două în capetă.

El e foarte manabil la altitudine mare, așa că la 2000 m. poate executa ușor toate manevrele.

Aviația de vânătoare britanică a eșuat vânătorului german *Focke Wulf 190*, tipul *Spitfire May. VI*, care dacă a restabilit un echilibru cu adversarul său german în ce privește puterea focului, e mai puțin rapid și în deosebi e mai puțin manabil. Armamentul său se compune din două tunuri și patru mitraliere grele.

Englezii au folosit în cursul anului și tipul de avion de vânătoare *Typsa*, care îndeplinește misiuni de acompaniament la distanță scurtă pe lângă bombardierile mijlocii.

Aviația de vânătoare americană a folosit apoi tipul *Curtiss P. 40*, zis „*Wittbank*” prin tipul „*Warhawk*”.

În cursul anului 1943 numărul vaselor port-avioane japoneze și anglo-americane a sporit din cauza noului strategii aero-navale și a distanțelor considerabile ce trebuie să le parcurgă convoiurile escortate de unități ale marinei și care au nevoie de protecția avioanelor. Anglo-americanii au pierdut mai multe vase port-avioane în bătăliile din Pacific — ele fiind obiectivul principal al avioanelor japoneze.

Germanii au construit și un tip de avion de transport *Messerschmidt Nr. 323*, care prin dimensiunile sale a binemeritat numele de „Gigant”.

Acest aparat dispune de vase mitocare



și poate transporta 130 de soldați cu tot echipamentul; sau 50 de răniți cu paturile lor; sau tancuri și camioane încărcate. El are pase roșii și poate ateriza pe orice teren.

Pe frontul oriental european aviația germană și română, ca și cea sovietică, s-a desăvârșit o mare activitate. Aviația germană și română a contribuit prin sprijinul continuu ce i-a dat forțelor angajate în luptă, la obținerea succeselor defensive; iar prin acțiunile ce le-au întreprins în spatele frontului inamic, la distrugerea a numeroase obiective militare. Aviatorii noștri de vânătoare, de bombardament și de recunoaștere, au îndeplinit în condiții pe deplin satisfăcătoare grelele lor misiuni. În Oceanul Atlantic, în Marea Mediterană și înările aceste, aviația germană a atacat cu succes numeroase convoiuri și vase de război anglo-americane; iar în Oceanul Pacific în cursul bătăliilor aero-navale ce s-au dat în apropiere de insula Bougainville aero-torpilele japoneze au scufundat peste 150 de vase de război și de transport americane.

Formațiunile aeriene americane au sprijinit debarcările trupelor în insulele Remova, Guadalcanar, Noua Georgia, Vella, Isabell, Bougainville și celelalte din arhipelagul Solomon; precum și din insulele Noua Irlandă și Noua Britanie și au atacat de repetate ori bazele japoneze de la Rabaul (Noua Britanie) și celelalte baze din Pacificul de sud occidental.

Aviațiile britanică, americană și japoneză au activat și pe teatrul de război din China centrală și meridională.



Solomon Franch

Sa stricat o jucărie

de CONST. ARGESANU

Aerodromul părea o imagine albă de hasm...

În zarea câmpului de sîdii, hangarele erau mici ca niște jucării sub căciula albă de zăpadă — mai degrabă, căușe de zahăr — poze desprinse dintr-o carte cu povești de Crăciun pentru copii.

Pe pînă născută de zăpadă avionul alunecă moale pe ski-uri, ca pe fud pe suprafața unei ape și pilotul încearcă mînaș.

Pînă o clipă, cînd nu știi dacă plutești sau luncii încă.

Precarea în aer se face pe nesimțite, doar câmpul începe să-și lărgască albul și abia atunci — după legănarea aripilor în aer — simți că avionul s'a desprins.

Fila albă a cărții cu pozele de aerodrom a rămas acum în urmă...

Departe, peste albul larg al câmpului înghețat, lunecă un șir de vagoane trasind două arme subțiri, ca două șnururi negre, șinele, iar pilotul zămbește ca în fața unui tren-jucărie care aleargă peste o zăpadă de vată.

În zare, linia albastruie a orizontului începe să devină cenușie, iar țela o vreme văfăruie mici de apă încep să plesnească în geamul parbrisiului și peste abraz.

Avionul pare că începe să atârne greu în mînaș...

Panglica neagră a unei ape trece pe sub planuri și departe, către munți, albul cenușiu începe să crească în spre cer.

Ninge.

Fulgii mărunți trec pe delături ca niște sârme de oțel subțiri, iar în fața eliceri, vârtejul lor învâlburează o coroană impletită din beteală de argint.

Dedesubt, pămîntul pare acum o saltea de vată și totul împrejur.

În aer, se închide într'un vioru vînat, ca într'un mînaș.

Pilotul privește nedumerit altimetru și crage mînaș.

În vârtejul fulgilor ce crează i se pare că avionul, în loc să urce, coboară în întuneric.

Altimetrul crește și întunericul în care saie crește la fel.

Sus, este întuneric...

Un început de teamă îi cuprinsese sufletul și reduse instinctiv motorul, apoi privi acul altimetruului și-l urmări cum coboară.

Pînă unde?

De dedesubt și din laturi vălul straniu al întunericului, în care

avionul coboară, se auea acum cu năluca albă a câmpului înghețat.

Și câmpul nu exista...

Era limitat doar în cifra altimetruului, unde acul tremura nehotărât, dar jos... nu-l vedea. Câmpul era pierdut în diafanul văl al albului straniu, care îi minte închipuirea și își înalță simpurile și mîna.

Motorul își desprinde moale cîntecul rotund în jocul de fantome al fulgilor de nea, pe când ochul atent caută zadarnic în nădejdea unei lumini unde... unde numai mînaș... vede, de unde numai sufletul o așteaptă, zămbea unui drumet lăptos și rătăcit.

Departe, poate, în aer, așteaptă o casă cu luminile-aprinse și cu focul îmbietor. În vînt — o casă pînă în zăpadă, de unde lumina ei cheamă de pe drumuri alăsterea alt drumet în vînt. Pe pragul ei, copii cu steaua sunt gata să plece și își încearcă gîndurile subțiri pentru cîntecul de colind, iar steaua tremură în sunetul clopoțelului de argint.

O vede acum aproape și mîna lasă mînaș domol, în voie, ca să aplice avionul în spre ea. Lumina călăd îi încălzește sufletul și ochii se închid ca să-i prindă raze sub pleoapele înghețate...

Avionul își leagănă încet aripile tot mai grele și — prin boaba de cristal a unei lacrimi înghețate între gene — raze sticlei închipuite își tremură lumina ei de vis, iar pleoapele se închid și fruntea se pleacă într'o închinare mută peste mîinile reci.

Clopoțel de argint cîntă departe în colindul ulițelor...

O gherătură sub planul stîng a răscolit zăpadă într'un nor de fluturi de argint și de flori d'albe.

Az vrea să deschidă ochii, dar pleoapele sa închise sub ele lumina dulce din gînd și mîna amorțită nu mai tresare pe mînaș.

Plînge departe, sub o teneastră, un cîntec de stea și de flori d'albe de mînaș, pe cînd undeva o bătă jucărie mecanică — o pusărie mică de metal — a căzut și s'a sfărîmat...

A scăpat-o din mînaș un copil trudit — sau a pierdut-o Moș Crăciun din cer?

Cîntecul potot din amurg s'a isprăvit de mult, risipit pe uliți, la geamuri cu lumină aprinsă, iar steaua și-a tremurat pentru ultima clipă glasul clopoțelului de argint.

În zăpadă doarme negrița jucării stricată, peste care fulgii își vern domol legănările albe.

Deasupra ei a rămas să plîngă numai sufletul lui Moș Crăciun din cer.



DISPARUT 3 ZILE

PE frontul de pe Misa, o puternică concentrare de forțe terestre și aeriene sovietice, reușise să împingă liniile spre Vest câțiva kilometri și o lăsa pe circa 10. După

un nou, Căminuș, Șerbăneșcu, Coman, totuși mai Sărbărele de Vânătoare, în-
vins de Lăsa, Șerbăneșcu, Adj. Mucenica
și Adj. Căminuș, toți cu peste 10 vic-
toare, pleacă în misiune de vânătoare
libere.

În partea de Nord a intrărilor sovietice,
numeroase avioane de vânătoare, bom-
bardament și asalt sovietic, se apropia
de liniile germane. Vânătorii la 1000, bom-
bardamentul și asaltul la 300 m. Înălțime
Jah-ari, Lag-ari, Mig-uri și Huricane.

P. 2 și S. B. 2, I. L. 2 și I. L. 7 formau
un stol de aproape
40 de avioane.

— Atacăm imediat,
comandă Șerbăneșcu
prin radio.

— Să mai așteptăm
puțin, ar vrea să
spună Mucenica, dar
nu mai are timp. Im-
petuozitatea de Com-
mandant, vânător și
agresor a lui Șerbă-
neșcu nu suferă nici
o amănare. Victima
este aleasă. Dacă a-
ceasta ar ști și ar fi
cu un băiat deștept,
ar ști cu parăguta și
s'ar lăsa de meserie.

Dar nu știe nimic și când a aflat, a fost
„Post Mortem”. Incendiat, un vânător ras
face explozie și sare în mii de bucăți.
Grecescan prinde altul, îl atacă, se în-
vârtesc unul în jurul celuilalt, trag a-
mândoi deodată, din laț, pe spate și din
spate, până când tot rusal e cel cu focul
și cu cele eterne.

Mucenica și Chirvășuț s'au prins cu
altii, se sucresc, se răsucesc, trag din ră-
pateri și fiecare cîupește câte un pro-
pulsor și-l trimite unde nu există nici
durere nici suspin.

Șeful însă e formidabil. Omul acesta
este construit din fibre și tendea din
oțelul cel mai fin. Om și mașină abur-
toare fac un tot.

Alt nevinovat vorbitor al limbii lui
Teletoi pleacă să discute cu acesta.

Șerbăneșcu însă acum a' a și amuzat
puțin. Și-a vinut prietenul cum fi dă tăr-
coale, chipurile ca să-l manevreze. L-a
lăsat puțin, degajând uxor, așa cum face
un spadasiu de forță cu un novice, până
când lăcolțit de mal mulți, s'a hotărât, și
l-a trântit. Vroia el, dar nu și tunurile și în
mici un caz muniția. Nu mai era.

Și-a adunat eroii, s'a întors, a alimentat
și-a plecat din nou. Vănat era din bolșev.
Vânătorii și fie și aceștia nu se lăsa cu
una cu două. Ii glăsește din nou pe Rogi.
În valuri ca și înalte, și iar începe dansul,
acuma însă cu adevărat diabolic.

Nici unul dintr'ei noștri nu era angajat
cu mai puțin de doi sau trei.

Șerbăneșcu și Grecescu luptă cu doi
spadasiu, spate în spate cu deșamani din
toate părțile.

* Astoria acestor rapoarte, Lt. Popescu Căminuș, este unul din breșii noștri deose-
niti de personalități pe front, în permanență luptă în prima parte a campaniei, a flotei
parte dintr-o amănădă de rezervă, ordonă ocazi să fie în afara în artilerie avioane
bolșevic și să abare în armii pe avioane capotat.

Adunându-se a breșii la av. de vânătoare și a înălțat fel'e înălț cerului.
[scrisă în d.]



Adj. av. Mucenica

Mucenica prinde un bombardier izolat
și din prima rafală îi dă foc la motorul
din dreapta. Focul se propagă, explozie
la rezervoare, prăbușit și terminat.

Brusc li ese „a” față un avion de asalt.
Nu trebuie scîlpăt. Trago. Bolșevicul
scotea fum, renunță la ideea lui inițială,
și-și lasă bombe pe câmp, peste capul
„tovarășilor” foarte „fericiți” de această
păcitură atenție. Șerpuind, Ivan Turbăneș
vrea să se topească, dar și-a gresit omul.
Mucenica nu e un vultur care să-și scape
prada. Ferțește-mă Doamne și un vultur
din Carpați.

Îl prinde iar, când tocmai — cu lumii
după el, — o făcea spre stînga, să se în-
tercăscă. Tunurile lui Mucenica li
mai scurtează puțin din viață, însă nu
complet. Totuși îl urmărește, și-l va
urmări și 100 de km. numai să-l vadă
unde cade. Preocupat de această dorință
nu e atent. Un Huricane sovietic îl prinde,
și atacă și-l plasează câteva proiectile în
spiner. Blindajul însă e de nepătruns.
Săpărat, Mucenica vrea să brusc și arcă.
Huricanele îl depășește. Atacă iar avioanele
de asalt ca să-l termine odată, dar acestea
are un blindaj foarte puternic și e foarte
greu de doborât. Acuma însă cade. Huricane
iar atacă. Mucenica-l lasă. Când e
destul de aproape spre a deschide focul,
degăsează brusc, și-l prinde din spate. Îi
trimite și Huricanele un snop de tun,
apoi încă unul și ultimul, avionului de
asalt. Acesta prăbușit la 15 km. în spatele
liniilor sovietice, era o masă de flăcări
și fum.

Nu simte-o fericire. Este un rezultat
de luptă care are și el mîndria lui.

Dar Huricanele s'astîmpără. Mai vine
odată la atac, iar îl lasă să se apropie și
iar îl cade în coadă și-l plasează pro-
iectilele, de data aceasta chiar în coadă.
Zăpăcit, și probabil astîmpărat, vână-
torul bolșevic se liniștește, se duce și
nu se mai întoarce. Se amestecă și se



92. Noștri noștri în încercările apăsătoare

perde la marea de avioane tovarășe, unde nu va mai trage nimeni în ei.

Arunca înăi antiaciana rusă deschide și ea fose asupra lui Mucenica. Înconjurat de explozii, vrea să se întoarcă, dar o izbitoră îndesată și o explozie puternică îl aruncă de bot în sus. Îl întorcă cu fața spre front, adică spre Vest și spre moroul eroului nostru, și-l înclină pe dreapta ceea ce însemna angajare, prăbușire, sfărâmare și sfârșit de viață.

Dar o'a fost tocmai așa. Mucenica, vecinul conchier și camarad de luptă al Capitanului Serbănescu, are și el ceva de valere. Chiar cu câteva pene într-o singură aripă, dar trebuie să sboare. Pentru ce ar fi construit pentru altceva?

Trage de mână, nimic. Se prăbușește și înclinat. Totul pare sfârșit. Mai ar rămâne parașuta, dar prizonier la fiare albatrice și carnuvare, nu este în vedere. Înclină brusc avionul pe stânga, numai din aripioare, și-l împinge în direcție puternică pe dreapta. Miracul! Așa înclinat. Ca un zăpăcit, Messerschmittul lui Mucenica se ridică de vârf în sus și câștigă o sută de metri. Dar iar o înclină. Vrea să cadă iar spre dreapta. Iar înclinat brusc pe stânga, aruncă cu piciorul în sus și laș de câteva ore moare și poate că răsună în ceruri înălțat la noi.

Când a fost lovit aveau în zona aera la 70-80 și se înclină înclinat suficientul este aproape. O privire timpurie și jos pe pământ în arată ca este înaintea peșterii bolșevici de infanterie și deci este în linia înfruntării.

Încă un salt și în linia. Fen în călătorie. Motorul supra forțat strănută și că Mucenica o'ar înăbuși dar nu are nevoie să respire. Încă un efort țaca un salt, motorul pus în plin, apoi vede, tub el soldații pe pământ cu fața îndreptată spre Est.

Era peste prima linie germană. Aparatul răspundea pentru ultima oară la comandă. Pasărea de ojel își dădă sufletul. Mucenica tas contactul, vede pământul, simte o lovitură grozavă sub ei și deodată se face o liniște desăvârșită în jurul său. E amețit, totuși vede uniformă ger-

mană, cînd e acasă dintr-un. Un ofițer îi oferă o țigare și un altul un bidon cu apă. Țigara nu și-o poate aprinde, căci din tremur nu se pot întinde focul cu vârful țigărei. Apa o duce la gură, dar l se vară pe față și pe haine. Îi face totuși bine.

Bolșevicii vădînd locul unde a căzut avionul rumină, încep un furiosăbîlîr de artilerie asupra lui. În plus avioanele de asalt, cari rolau pe sus, atacă și ele cu bombe și cu tunuri.

Căzuse în mijlocul unei companii de mitraliere germane.

Prin cantăru camarazi germani l-au luat pe avioner patru sute de metri în apropierea ariilor de joacă.

La o distanță de o motocicletă și l-au dus la: Eroul de Comandă German.

Lupte pe înălțimera titanică. Imediat la spatele câmpului de mitraliere erau tancurile germane, în duel cu artileria. Căzuse în linia așă sovietică. Monstru de oiel german erau de o mobilitate extraordinară.

Căzuse un avion de asalt dușman își lăsa bombele sau cădea prăbușit în flăcări doborât de vîntului amical, român și german, coloșii de metal alătau brusc înainte și înapoi, astfel că pericolul cădea în gol. Spectacolul era măreț, feroc dar înspăimîntător.

De cinci ori, motociclista a fost atestat de avioane sovietice. De cinci ori a sîrit din mers drept în paș și tot de atîta ori micșina mașină cu trei roate pleca singură înainte fără stăpîni și după puțină mirare se oprea și-l aștepta.

Se făcuse aproape seară. Gîndul camaraderesc, eroul nostru doarme prima noapte la Postul de Comandă al blindatelor.

La Escadrilă era socotit „dispărut”

A doua zi cu o mașină dintr-o coloană de transport munșii, ajunge la un depozit la vreo 30 km. în spate.

Seară doarme aici, iar în ziua a treia pe fuzerat ajunge în spate la un aerodrom german, de unde telefonînd a fost ridicat și readus în triumf lîngă Comandantul și camarazii săi.

Lt. av. POPESCU-CIOCANEL



Autorul articulei de față



CEI DELA TRANSPORTURI



Pluton Rada, unul din echipierii
Comandamentului av. Pavelovschi
S. M. P.]



Lt. C. dor
Pavelovschi



Maestrul pt.
M. Cobana



Serg. Ghica St.

„Lares” și acționează ca unitate de așteptare, sub comanda directă a marilor comandamente.

Ștute fiind acestea, la dorința directorului nostru, ne deplasăm, eu și pictorul Gion, la un aerodrom nu departe de Capitală, unde își au curburile grelele Ju-ari 52 cu care este dotat grupul. Mașinile așteaptă pe șoseaua ca'n palmă spre aerodrom, iar eu cu Gion și conducătorul — proprietarul mașinii, un simpatice și suplu ofiter zbăritor, fumăm țigări proaste, fiindcă sunt mai tari.

Încerc să fur date care mă interesează dela proprietarul mașinii, dar el tactic și precaut, nu-mi vorbește decât despre mașină și... femei... În asemenea condițiuni gazetăria devine un chin. Așa că renunț la orice urmă de interogatoriu, lucru care se pune că-l dăcură pe interlocutorul meu. Gion, ca să mă răzbane, îi face o caricatură de-a mai mare dragul.

Ajungem la aerodrom. O sentinelă ne privește chioră, dar ne dă drumul, pentru că și-a identificat superiorul dela volan.

Trecem printre șerii imense de amplasamente de tot felul. Pe câmp avioane. Multe și felurite. Și o animație de zile mari. Pe cer avioane se lăcrucăiează temerar. Unele vin din zare, altele se pierd acolo.

Mașina oprește la dreptul unei clădiri curate dar lipsite de semnețe. Coborim. Găsim imediat pe comandantul grupului, Lt. C-dorul Pavelovschi și pe secundul său, căpitanul aviator Abeles. Intrăm într'un birou simplu, dar cochet. O masă de lucru, o canapele, niște grafice pe pereți, un safe, și într'un colț o mitralieră cu teava cărmănită într-o parte. O privesc cu interes.

— „Este mitraliera de pe avionul d-lui Lt. C-dor Pavelovschi, ne risipește neadmericea căpitanul Abeles. A fost atinsă de un glonț bolșevic într-o misiune de salvare, la Stalingrad. Avionul a fost pur și simplu clăruit. Dar oameții — cu puterea Celui de Sus — s'au întors teferi și victorioși”.

De altfel așezarea atacată dușmani, fie de artilerie, fie de aviație, sunt curenți. Mai zilele trecute un avion pilotat de Slt. Cucuteanu, a fost luat în primire de doi vânători ruși „Iak”. A fost rănit la picior sergentul mitralier Rădoi, avionul cu zece de glări în trup s'a întors totuși la vântă, cu bine.

Lt. C-dor Pavelovschi, amfitrion perfect, ne pune la dispoziție date care ne impresionează. Peste 10.000 ore de zbor din care multe sute peste liniile dușmani. Peste un milion de km. parcurși, peste 10.000 de răniți salvați cu avioanele din ghiarele morții și aduși în spitalele din interior pentru intervenții urgente. Peste un milion de kgr. de muniții duze în prima linie, la trupele terestre, aproape un milion și jumătate de felurite materiale transportate tuturor unităților din linia de foc, și mii de persoane transportate cu urgența calilor putere

CREDEM că grupul acesta care face și face treabă grea, este unitate de aviație despre care s'a scris mai puțin. Nu este vorba, subștrator unitații comandată de Lt. C-dor aviator Pavelovschi, nu se bucură de autonomia de acțiune a vânătorilor, nici de gloria morală a bombardierilor și poste de publicitate — neluând din plin necesitățile — a celor dela recunoaștere, deși și grelele lor avioane de... marș au înfruntat și înfruntă obuzele imitațiune bolșevice sau atacurile vânătorilor ruși.

Ba, dacă ar fi să fim drepti — om dealtfel trebuie să fim — trebuie să recunoaștem că avioanele de transport zboară în linia de foc tu mai puțină acoperire aeriană decât aricare — normant al aviației Gru — acționează

doi ani...
de transport...





Cpt. av. Abeles



Cpt. av. Stoian D-tra



Serg. Rădoi



Cpt. mec. Eug. Livoran



S Lt av Vasu



Adj. inf. Baldeasa

Dar adevăratele merite ale grupului au fost și sunt transporturile aeriene de combustibil efectuate cât mai aproape de linia de foc, combustibil atât de necesar blindatelor noastre! Corpul de Cavalerie, Divizia 2 Munte, Divizia 1 Blindată și alte mari unități, au simțit din plin masca efort pe care grupul de transport l-a făcut pentru ca totul să meargă așa cum trebuie, pe front.

Egim din cabinetul comandantului. Găsim afară pe căpitanul av. Stoian, pe un vechi coleg de școală, Cpt. Eugen Livoran, pe un pilot de ispravă Radu și pe maestru Cabani tehnicianul grupului.

Găsim și pe Cpt. Dr. Chiriță care ne invită să-i cercetăm infirmeria. Mică și bine utilată, cu atât mai mult de remarcată cu cât unitatea este locă la începutul ei. În salonul bolnavilor găsim pe patul de suferință pe sergentul Rădoi cel care a fost rănit mai zilele trecute. Este un tânăr cu ochii vii și plini de viață. Ne povestește cum a fost acoja sumpți, fără înflorituri de stil. Îi felicităm din inimă și-i promitem că vom scrie despre el la gazetă.

Ne pregătim să plecăm. Gion și-a făcut din plin datoria: a umplut un caet întreg cu schife și crochizuri. Ni se pune la dispoziție mașina Adjutantului Mănculescu, cu care vom sbara imediat spre oraș.

Și iată, la ora asta, câteva avioane ale grupului acesta brav, înfruntă piela cerului răsesc, spre linia frontului, ducând cu ele puterea și nădejdea în biruința dreptății noastre.

LADMISS ANDREESCU

Sărbători la 22, făcându-și plin (S.M.P.)

de care grupul dispune, după necesități, curieri, comandanți, delegați etc.

În Lângă Melitopol, nu de mult, cinci avioane ale grupului au fost atacate de dușman. Pilotii, adjutanții: Tăruș, Serbănescu, Stoianescu și Dimitriu Sever, au strâns însă formația și s-au întors cu bine acasă.

Ascult pe acest căpitan molcom la vorbă și voimic cât un tank. El însuși a sburat în primele linii, înfruntând cu temel focul dușman. Dacă ar fi să amintim numai atacul dușman pe care l-a întâlnit la 7 Decembrie anul trecut, când se deplasa spre Stalingrad și tot ar fi destul. A trecut prin vâzătorii înamici, prin obuzele antiseroiene rusești și a putut aduce totuși răniți și material de la Grupul X Vânătoare care atunci se afla într-o situație grea.

De altfel și căpitanul Abeles a repetat figura, străpungând barajul dușman, aterisând și decolând cu bine de la grupul de încercare al generalului Lascăr.

Grupul are și o pierdere. Dureasă într-adevăr, pentru că cel doborât de dușmani, adj. av. Iftim, era unul din cei mai buni piloți ai unității.

Pentru toată activitatea de război depusă, escadrila cap. Abeles a fost citată pe Armata 3-a și dată ca exemplu de muncă și sacrificiu.

Transport carburanți (S.M.P.)



PORT-AVIOANELE AUXILIARE



Artilleria a a o navi port-avion
pazare la plic a tase, pe la
Mas' real-ata
Fala Domic)



Comunicatele japoneze și americane au scos în evidență importanța armatei aere-navale și, în consecință, a navelor port-avion în cursul operațiunilor, care s'au desfășurat în 1942, în Oceanul Pacific. Aceste comunicate au pus în evidență dessemenea vulnerabilitatea acestor nave, iar dacă se totalizează toate cele anunțate ca distuse, chiar făcând abstracție de unele inexactități sau exagerări din comunicate, — se ajunge la cifre care întrec numărul de port-avioane în serviciu dela începutul războiului, care alina depășește 6 unități la fiecare din cei 2 beligeranți.

Era deci evident că Statele Unite și Japonia să recurgă la port-avioane auxiliare, rezultând din transformarea vaselor de pasageri și mărfuri, a cargoboterilor și a navelor petroliere.

LA ÎNCEPUT, PORT-AVIONUL ERA O NAVĂ DE COMERȚ TRANSFORMATĂ

Possibilitatea transformării unei nave de comerț în port-avion cu atât mai puțin poate fi contestată cu cât în început nu exista altă soluție.

Spre sfârșitul anului, 1913, Amiralitatea britanică a cumpărat o navă de comerț de 7000 tone și 112 m² construcție, numită „ARK ROYAL” și a amenajat-o în port-avion, sau mai exact în port-hidroavion, deoarece s'a crezut mult timp că hidroavionul este tipul de aparat care convine cel mai bine operațiunilor deasupra mării. Ea a fost prevăzută în partea din față cu o platformă pentru decolare și guta să transporte 10 hidroavioane.

Această navă exista încă în 1939 în anuarul flotei britanice sub numele de „PEGANUS” și era utilizată de către Școala de Cooperare Navală, pentru probele de colapitare și a rampelor de aterisare.

În 1914-1915 s'a procedat la transformarea în port-avioane a 3 mici vase de pasageri și mărfuri, care făceau curse pe canalul Mănești „EMPRESS”, „ENGADINE” și „RIVERA”, care au fost prevăzute cu hangare de pânză și macarale pentru ridicarea hidroavionelor la bord. Mai târziu, aceste hangare prevăzute au fost înlocuite prin construcții metalice.

Acele nave au fost urmate de altele două: „BEN MY CHIE” și „VEINDEK” care au fost prevăzute la partea din spate cu un hangar pentru hidroavioane, iar în partea din față cu o platformă de decolare pentru avioane.

Primele experiențe în zborul din demonstrat slăbiciunea hidroavionului. În 1918 pentru prima dată, un avion a decolat după nava „VEINDEK”.

Nave cea mai importantă transformată a fost „CAMPANIA”. Ea a fost prevăzută cu un hangar pentru 16 hidroavioane instalat pe puntea superioară, catargul din față fiind suprîmât și înlocuit printr-un sistem de macarale pentru ridicarea hidroavionelor la bord.

Această navă a fost dessemenea prevăzută cu o punte înclinată, de 70 m, lungime, care permitea lansarea avioanelor pe suporturi rulante.

În anul 1917-1918 se transformă și pachetbotul italian „CONTI ROSSO” în construcție la Brindmore, care a căpătat numele de „ARGUS”.

A fost primul port-avion cu platformă pentru decolare continuă și integrată. Evacuarea fumului se făcea prin echipa orizontală, care conduceau până în spațiile superstructurii.

Amenajată în 1937, spre a servi de bază avioanelor fără pilot destinate a servi ca pînă pentru antrenamentul la tirul aerian, nava „ARGUS” a fost din nou întărită pentru port-avion activ în 1941.

Această veche navă are privilegiul de a fi, pentru moment împreună cu port-avionul „FURIOUS” tot atât de vechi ca ea, una din puținele supraviețuitoare ale flotei britanice de port-avioane, astfel cum ea se prezenta în anul 1940, la începutul actualului conflict.

Numele său a figurat destul de des în comunicatele relației la operațiunile din Mediterana și Africa de Nord.

Tot astfel, în Statele Unite, primul port-avion „LANGLEY” a fost la început vapor de comerț, care transporta cărbuni din miniera „JUPITER”.

Această navă care era încă în serviciu la începutul actualului conflict, a fost apoi retransformată pentru transport hidroavionelor, suprimându-i-se platforma din față. Nava a fost distrusă de aviații japoneze la sud de Java Martie 1942.

În Italia, singurul port-avion pe care-l poseda Marina în 1941 „GIUSEPPE MIRAGLIA” este vechiul pachetbot „CITTA

MESSINA", transformat în 1928 și amenajat pentru a putea transporta 20 hidroavioane, cari se lansează cu catapultă

Port-avioanele „ofensive” și port-avioanele „defensive”

Port-avioanele se pot clasa în 2 categorii, pe de o parte marile port-avioane ofensive posedând platforme destul de lungi ca să permită decolajul și aterajul avioanelor de bombardament în picul, a avioanelor torpiloare, iar pe de altă parte, port-avioanele defensive sau de escortă, prevăzute exclusiv cu avioane de vânătoare.

Caracterul defensiv al acestor ultime aparate apare în sensul că ele sunt concepute exclusiv pentru a duce pe câmpul de bătălie aviația de vânătoare, necesară protecției unei forțe navale contra atacurilor aviației de bombardament sau torpiloare inamice.

Acest caracter poate deveni ofensiv dacă această vânătoare asigură protecția și succesul misiunilor ofensive ale bombardierilor și torpiloarelor, care au o rată de acțiune suficientă, pentru a nu mai avea nevoie de ajutorul port-avioanelor, cum s'a întâmplat cu ocazia atacurilor aviației japoneze contra orașului Port-Darwin.

Fie însă că este vorba de ofensivă sau defensiv, necesitatea permanentă a port-avionului se face simțită. Se poate să în curând progresive Aviației să permită bombardierelor grele sau avioanele torpiloare de a nu mai folosi platforma port-avioanelor. Însă atât timp cât va fi o aviație militară, vor exista și avioane de vânătoare adică avioane foarte ușoare și foarte rapide, la care raza de acțiune va fi desigur sacrificată în folosul acestor două calități esențiale. Această aviație de vânătoare va avea întotdeauna nevoie de port-avioane, iar de cazul, bineînțeles, când ele acționează deasupra mărilor închise.

Port-avioanele „defensive” sau „de escortă” constituie cea mai eficientă protecție a convoaielor

Pentru port-avionul de escortă armat exclusiv cu avioane de vânătoare, o platformă de 150 m. este suficientă pentru decolare și aterizare și dacă este de vorba de lansare cu catapultă, numai pentru aterizare este suficient ca platforma să aibă 120 m. Deci nu este nevoie de o platformă de 300 m. ca la „NORMANDIE” sau la „QUEEN MARY”, ci un cargobot sau un petrolier mijlociu sunt suficiente.

Succesele obținute în actualul conflict de Japonezi în Pacificul asiatic se datoresc în mare parte întrebunătățirii unei mare număr de port avioane de escortă auxiliare, care, cu ajutorul vânătoarelor, asigurau stăpânirea aerului deasupra punctelor unde aveau loc operațiile de debarcare.

Probabil că un modest port-avion de acest tip ar fi protejat mai bine nava „PRINCE OF WALES” și „REPULSE” în Oceanul Indian, decât port-avionul „HERMES” cu avioanele sale torpiloare și de recunoaștere.

Mijlocul cel mai eficient de protecție al convoaielor contra submarinelor, ca și contra avioanelor cu mare rată de acțiune, care le atacă în mijlocul oceanului Atlantic pare să rezide, desigur, în port-avionul de escortă armat cu avioane de vânătoare și de 2 sau 3 hidroavioane pentru patrulare, cari pot fi lansate cu catapultă și reîmbarcate cu ajutorul macaralelor, destinate în special luptei antisubmarine.

În acest scop, Statele Unite urmăresc în același timp cu construcția port-avioanelor de mare tonaj de tipul „ESSEX” de 26.500 tone, — transformarea navelor de comerț și în special, a unui număr de cargoboturi rapide, de tipul „COLUMBIA”, care „Comisia Maritimă” le-a planificat construcție în 1934.

Aceste nave de 17.800 tone depășesc cu puțină greutatea an 150 m lungime, 21.20 m lățime și au pasajul 22.200 mile lor de apă și dau o viteză de 15 noduri, iar raza de acțiune este de 11.000 mile marine. Aparatul a lor este cu vapor și turbine pe ulei utilizat pe atâtea propulsiunea este de tip Diesel-electric.

Transformarea a comportat supraîncălzirea catalizatorilor, depășirea sau depășirea punții de comandă, o depășirea.

Aceste nave pot duce la 15.000 de vânătoare, care sunt în număr de 10.000 și 5 ascensoare din hangarul, care se găsește în interiorul navei, pe platforma de decolare, care are circa 135 m lungime.

Actualmente sunt cel puțin 6 bănci americane de acest tip, dintre cari „CORE” și „LONG ISLAND” intrate în serviciu, unul la finele anului 1941 și ceilalți pe la jumătatea anului 1942.

Nu trebuie să se creadă totuși, că transformarea unei nave de comerț în port-avion este o problemă chiar atât de ușoară.

La pacheboturi, în special, cari din cauza marelor viteze și lungimi, pur „a priori” ca port-avioane foarte indicate, chestiunea platformei de decolare și aterizare pune o problemă de stabilitate foarte delicată de rezolvat, chiar dacă în proiectul inițial de construcție al navei, s'a lăsat seama de posibilitatea unei eventuale transformări. Însă în mod practic aproape imposibil de realizat.

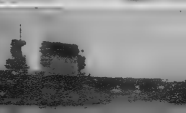
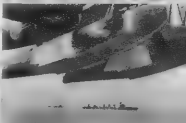
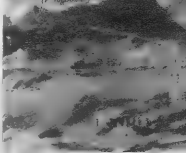
Astfel Comisiunea Navală americană a întâmpinat mari dificultăți cu ocazia transformării a 2 pacheboturi de 35.000 tone în port-avioane, capabile să transporte 75 avioane fiecare.

În românește de T. N.

După „Journal Marine Marchand”



Port-avionul „Lanzetier” scuturat de japonezi la 7 Noi 1942





Primul SBOR!...

de ZOE FELEA



Astăzi fac ceva cu totul extraordinar. Astăzi, abor!..

Sbor!.. Ca plăriile, ca gândurile...

Sbor!..

G. — prieten de ani de zile — îmi atrage atenția asupra cearcănelor.

Noaptea îndoielilor — marca noaptea a presupunerilor, a gândurilor de tot, felul a luat sfârșit ne fără a-și lăsa pecetea

— Am cetit o carte!..

— Numai atât!?

Numai!..

Se cunoaște, oare, omul când miște sau doar lui i se pare?

G. este îmbrăcat în combinazeomul cu care l-am întâlnit adeseori în pozele din mare, dela cinematograf.

Mi se aduce și mie unul.

În cap pun cascheta asemănătoare aceloră pe care le poartă prietenii mei la rugby — iar jumătatea din față mi-o acoperă ochelarii mari pe care mi i-a împrumutat un pilot de pe aerodrom.

Se încălește „ordinul de misiune” — ceva agișderia „foi de circulație” dela vehiculele terestre și... în gomotul motorului, declanșat cu câteva minute înainte, pornim.

Stau țepănă — mai ceva decât un manechin din vitrina unui magazin de mode. Doar mi s'a spus: — Nu atinge butonul ăsta, nici munga, atenție la picioare.

Suntem într'un avion cu dublă comandă, deschis decapotat și elegant întocmai ca limuzina unui domn care mă invita ieri insistent la o plimbare la gosa.

Și tot ca o mașină oarecare ocolim tot aerodromul. Este înecat, aproape, în apă și căutăm loc bun de decolare.

Din când în când motorul se înfocșește; aceasta se ntm-

Încerc o scurtpă...
N'ași putea spune...
altfel, nimeni nu m'a obșit...
contră, cu sunt aceea care...
cu avionul lui.

Vreau să abor!...
Vreau!... Dar, vezi!... Aceasta nu-i așa de ușor...
te-ai sui, bunăoară, în tramwau.
Acesta-i lucru complicat.
Azi noapte n'am dormit mai de loc. — Zeci de generații dinaintea mea mi s'au strâns, parcă, în inimă care s'a făcut mică — atât de mică.

Poate îmi este teamă.
Poate...
Dar nu vreau să se știe de aceasta. Aiut de mult nu vreau să pară-mi ascund și mie.

Am luat — de dimineață — o carte la mână. Și am pornit cu tramwaul spre aeroport — recte, o oră, o oră și jumătate de mers.

Citesc! Nu mai vreau să știu nimic. Să gândesc nimic.

plă la schimbările de viteză. Privesc în dreapta și în stânga; am uitat de tot; sunt legat — fără paraguță însă (deoarece am refuzat-o).

Așternem aeroportul pentru a doua oară. Suntem ca o pasăre — o imensă pasăre care, lovită, își face mereu avânt dar nu mai poate zbura.

Dar nu!..

Atențiune!

Măncăm pământul!

Fugim extraordinar.

Cascele aerodromului, poamii, oamenii, toți rămân în urmă...

Și încă formidabil de repede

Parcă i-ar repezi cineva. I-ar proiecta o forță nevăzută.

Dar...

...Nu mai suntem pe pământ.

Fac o cruce.

Ne ridicăm neașteptat de repede.

Scot carnetul. Vreau să-mi notez impresiile.

Suntem la două sute de metri, doar. Oamenii se observă bine — și poate nu mi-ași da atât de bine seama cât de mică

sunt dacă și casele
nu mi ar apare mici
mă de tot. Intocmai
acelor „ucări” pe care
arhitecții
iutesc — mănșă pe a
lăsa or

Bucurestul văzut de
zici din oblică, pare
la fel de înalt. Blo-
cările nămaș fac im-
presia aceea grozavă
ca atunci când ești pe
trotoarul din fațelor

O! Ce frumoase
sunt linile de tren!
Mici, întocmai ca
acelea ale trenurilor
acuse de Moș Crăciun

Și urcam, urcăm
mereu.

Uite, cu mare aten-
ție se disting și stăp-
ni de telegraf

Dedesubtu nostru
ntr-o eleganță
lemnă de un pictor
o pasăre aluneacă peste
verdele câmpurilor

Fundcă țuam că
ne ținem de șosea bănuș că pangli ca șosea este tot șosea
Punctele acelea roșii, albastru de pe câmp sunt
„emas”. Sunt rochiile lor. Alen albe sunt țărani în cămar
Nu se mai recunosc.
Li bănuș doar minial. Li vizi nici măcar a se mai
simți agitația — sătându-se peste câmp, pe șosea
bănuș că sunt oameni

Ce? Eminescu?
— Acolo este o magină sau un gândas
Sub noi așele apar în toată marea lor adună
cile, cu podurile, cu o barcă pe joncaș, un tirm
at de mica și de inutilă a poeziei noastre
„a ce
uare a servi?”

„Măm adus aminte a șogomoi
Nu, mai simt Este atât de rimonio
Dar mi se pare că nu mai avem „ce”. Ma
tu se mai vede? Să fie din cauza
„ce”
na de sub noi care a început să se naționeze
odată cu țara

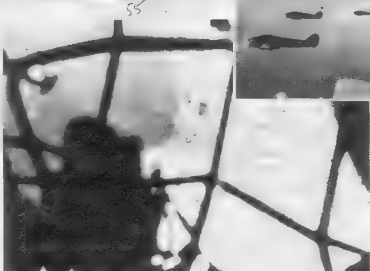
Asta trebuie să fie o națuro
Parca-mate îngrămădri. Jureți
a care mă jadam în copilarie — oile
Nu se disting ra os, dar le asu-
ate și într-asta le si van mear-
duse. Ba nu! Au fugit din cauza
narghetor. Așa că așa n’urma
a cămnata băntu. „Ce” a fi

Parcă mergem
Nici nu simt viteză
percep doar când rapoțe
struțată de obiectivelei
stram Siburam

De jumătate de ora
Dedată am spart cerul! Am în-
trat în nori în dante a ceturilor
Motural uruș vehement. Spintecam
nori într-unul din cele mai frumoase
pessagu

Este ultima surpriză a șurub
Pământul supremă ispită
amă Avionul a început să coboară
n ture. De abia acum observ su-
noi un aerogrom

Dacă mai întreba cineva în me-
mentul acesta ce simt — aș răspu-
repedu de tot! — mi-e frică



Las sborul
A! da! Am sburat!
Am p... potezul aerului... de pasagiu
câtă altceva altfel decât pe pământ
La... s gur De stapan
Aic... plus — contri... noșă aerului
...
Avionul a coborât șamștor
Decolarea... facut în conditii normale
Sborul de azi... când avioanele...
și piloții sunt măriți ai măriți — a devenit ceva obișnuit
Ceva că o calatorie cu trenul
Chiar cu tramvaul!
Și eu care credeam...
Generațiile, carora li se...
venit mima la lor
Peste o altă jumătate de ora decolăm din nou
Der nu mai sunt la primul sbor!
Și norii acum — imens pui de vată — if simt în suflet
pe țată pe mână, ca de totdeauna
Sunt în elementul meu.
Am sburat!... ZOE



SBORUL *fără* MOTOR



Împrejurări de ordin profesional m'au îndrumat, încă de acum patruzeci de ani, pe urmele pe care omul începuse să adulmece taina sborului artificial. Meseria gazetărească mă împinsese — pe mine profanul — prin atelierele modelelor meșteșugari cari, îmbiași de măreția ideii, jertfeau timpul și banii ce le prăsesau din munca lor de toate zilele, ca să m'galeasca la alcătuirea unor aparate de abur — și, totdeauna mă afindasem în răsfoirea cărților și revistelor științifice cari relatau cercetările și încercările similare de prin alte părți ale lumii.

Motorul cu explozii și puterea propulsivă a helicei începeau strălucirea cuturos de când auziseră că un român — inginer — bănușea Traian Vuia — cădea — undeva în Franța, se

de avocat **GEORGE COSTESCU**

prididise pe americanii Wilbur și Orville Wright, cari la sfârșitul vechiului trecut fuseseră cei dintâi ce resimțise vraja îmbietoare a plutirii în văzduh — deși ei nu sbureau decât împingi de o catapaltă, și încă doar atât cât zboară păsările cu aripi scurtate de prin ogrăzile noastre.

Sborul aeroplanelor de atunci era câțiva ani mai târziu o nimica-toată; însă cel al năzuințelor ce stăpâneau pe cercetătorii acestei probleme depășise chiar judecata sănătoasă a oricărui om. Străfulgerarea gândului de stăpânire a întinsurilor fără hotare de de-asupra capetelor noastre îi vrăjea mai bine decât pe drumetii căutători de pământuri neștiute, arătările înșelătoare ale pustiuilor

Că era o vrăjă, s'a dovedit prin aceea că izbânda ce le-a succedat s'a arătat volnică să infrunte chiar rândurile firei.

Cu ea — odată, am văzut destrămându-se și legile gravitațiunii și cele ale plutirii — fără ca oamenii ce le infruntase să se fi oprit măcar o clipă să cugete la ael sacrilegiu împotriva giinței de până atunci. Odată ce s'a simțit deslipit de pământ prin puterea motorului și a helicelor, omul n'a crezut de cuviință să mai cate înapoi; — a închis cărțile, și-a pironit privirea în tările Zenith-ului, a dat urcare jucării pe care o născocise, și a pornit înspre acolo.

Dar natura l-a privit năvălind-o, cu răbdare și arate ori încercând să-l dumească prin pedeapsa ei.

Nevoile războaielor — cautate sau pe nedrept îndurate — nu l-au mai dat nici ele pas să cumpănească pri mejdia, ci l-au împins înainte — cât mai înainte și cât mai sus!... De unde până atunci găsea cu cale că și un fulg, lăsat în voia lui, trebuia să cadă undeva, acum nu se mai îndoaia că voia lui putea duce prin văzduh, acolo unde voia, chiar o încărcătură de corabic. Și de unde, pe pământ, ferca roatele carelor și șanțurile adânci alea de două palme, — în văzduh a ajuns să caute până — prăpăstioasele tărâmurii fără stăvil — fără susținere ale uratoșefei, ca



Aeromodelul celui
zboară, lăsatul
se hărăsit aeromodelist
— Vuia. Când va
seal primăvara,
unul cucerit și
et — cuturos com-
paga — va trebui
să fie pusul pe
oluptul înaltăle.
(Ionu Petre
M. Stăre).

să le străbătu cu sugeală negândită. Și totuși — aceeași silință de înțrecere în putere i-a întors iar mintea și înțelegerile spre rânduiala firască și eternă a lucrurilor.

Răvna omului, după ce a atins acolo golurile îndrănelor prea tru-fași, a revenit acum la dorința de a se descătușa și de tirania motorului, îndreptându-și năzuința spre zborul fără motor, cu folosirea curenților de aer și a fluviilor de vânt, pentru a se apropia cât mai mult de îndemânarea tuturor zburătoarelor.

Acți, mai ales, se arată dela o vreme dumerelanca minune a ade-văratelor rosturi ale Creațiunii.

Ispăvii pământiești a exaltării scântei focului, s'a împins iarăși minunea cerească a zborului cel ade-vărat — așa cum a fost el stator-nic și fire. Al ei trebuie să rămână dreptul la izbândă desăvârșită pe care o caută omul cu atâta hotărîre de jertfă.

Iar, într-o această, limpezimea de suflet și avântul îngereșc cu care tineretului nostru aeronautic își arată dăruirea în cercetarea dispunerii și mănuii aero-planurilor ce va să-i poarte cât mai sigur prin cele șapte vămi ale văzduhului, ca și voinția copilărească sub care câmpăna minții lui se joacă cu această sublimă în-deletnicie sunt cea mai bună che-ză-gie că reușita nu mai e departe.

În așteptarea ei, nădejdea lui în-țrește pe aceia a întregului nostru neam pentru izbândă cea mare și pentru isprava pe care nici Dumne-zu, nici firea nu are de ce ne-o stăjenii — față de curățenia sufletului cu care ostăgimea tineretului român se înalță fără nicio zăvoaie acolo unde ademenirile acestei iz-bâni o chiamă.

INFORMAȚIUNI

CONCURS DE FOTOGRAFII

Comandamentul Tineretului Aeron. Român aduce la cunoștință celor in-teresați că a constituit un concurs de fotografii din viața tineretului aeron. român.

Fotografiile prezentate la concurs vor fi din domeniul: aeromodelism, zbor fără motor (planorism) sau zbor cu motor.

Formatul este obligatoriu de 11/18 sau 18/24 și vor fi lipite pe un carton cu lățimea de 5 cm.

Ele vor fi prezentate până în ziua de 31 Ian. 1944, neadmirându-se nici o întârziere, la Comandamentul T.A.R. Secția Propagandă.

Vor fi premiate din fiecare domeniu (aeromodelism, planorism, zbor cu motor) câte cinci fotografii.

Premiile vor fi de:

Premiul I: 7000 lei; premiul II: 4000 lei; premiul III: 2000 lei și câte 2 premii de consolare a 1000 lei.

Fotografiile vor fi însoțite dim-preună cu un plic pe care se va nota același motto ca și pe fotografia pre-zentată.

În plic — bine ambalat — se va tra-mite clișeul fotografic prezentat dimpreună cu numele și adresa con-curentului.

Un concurent poate candida cu 1-5 fotografii.

Fotografiile premiate devin dim-preună cu clișeul respectiv — proprie-tatea Comandamentului T. A. R. care le va folosi după cum va crede de cuvință.

Pentru informații în plus, doctoresi se vor adresa Comandamentului Ti-neretului Aeron Român — Secția Pro-pagandă — Str. Ion Ghica Nr. 5, Etaj IV (lângă Statua Mihai Viteazul) personal, în scris sau telefonic (5.47.58).

CONCURS DE AFISE

Comandamentul Tineretului Aeron. Român aduce la cunoștință celor in-teresați că a instituit un concurs pentru alcătuirea unui AFIS COLO-RAT DE PROPAGANDA pentru ti-neret.

Afișul va reprezenta scene din do-meniul aeromodelismului, zborul fără motor (planorismul) și zborul cu motor.

El poate reprezenta o scenă dintr-un singur domeniul sau o scenă de ansamblu privitoare la întreaga activi-tate a Tineretului Aeron. Român.

Desenearea, poate fi prezentat în loc de scene un simbol caracteristic tineretului aeron. român.

Afișul trebuie să aibă dimensiunile 10/100 sau 35/50.

Execuția este lăsată liberă, la ale-gerea fiecărui concurent.

Lucrările vor fi prezentate pînă în ziua de 31 Ian. 1944 neadmirându-se nici o întârziere la Comandamentul T. A. R. — Secția Propagandă.

Ele vor fi însoțite de un plic pe care se va nota același „motto” ca și pe modelul de afiș prezentat. În in-teriorul plicului se vor scrie numele și adresa concurentului.

Un concurent poate candida cu unul pînă la trei modele.

Modelele premiate devin proprietatea Comandamentului Tineretului Aeron. Român, care le va întrebuința după cum crede de cuvință.

Vor fi cinci premii:

Premiul I: 40.000 lei; premiul II: 25.000 lei; premiul III: 15.000 lei. Desemenea vor fi două premii de consolare a 5000 lei fiecare.

Pentru informații în plus, doctoresi se vor adresa Comandamentului Ti-neretului Aeron. Român — Secția Pro-pagandă — Str. Ion Ghica Nr. 5, Etaj IV (lângă Statua Mihai Viteazul) per-sonal, în scris sau telefonic (5.47.58).

„Oră tehnice”. Fiecare constructor înțelegă cu sîră
pentru „realizarea” celor mai bune tipuri de aeromodeli.
(Foto. Florin H. Stere)



INSTRUCȚIA SBORULUI FĂRĂ MOTOR

Primele încercări ale omului de a înfrunta vântul au fost încercările cu aripă fixă și motor. Întâiu a încercat să zboare ca păsările, bătând din aripi, apoi după multe jefte a trebuit să se convingă că forța musculară a omului este prea slabă în raport cu greutatea corpului și deci sborul omenesc pe aparate cu aripi batante este imposibil. Observând însă că păsările pot plana în aer și fără să bată din aripi, a construit planoare cu aripi rigide și cu acestea a reușit într-adevăr să zboare. Pionierii aviației, Lilienthal, Chanute, frații Wright și mulți alții, și-au început experiențele cu aparate de sborat — fără motor — „planoare” cărora abia mai târziu li s-a adaptat motorul, dând astfel naștere „avionului”.

Vedem deci că la fel după cum astăzi planorismul îndrumăază primul pas în cariera sborătorului, tot astfel — acum jumătate de veac — a înfrumășat primul pas al aviației.

Acele prime încercări de cucerire a văzduhului au fost însă numai o etapă în studiul mașinei de sborat și nici de cum un „sbor fără motor” în înțelesul de astăzi. După ce aviația cu motor devenise o problemă deplină rezolvată, idealismul

sborului au reluat ofensiva împotriva tainelor văzduhului și au descoperit în oceanul aerian diferite energii, cu ajutorul cărora chiar aparatele de sborat fără motor pot să câștige înălțimi mari, sau să se mențină în aer timp îndelungat. În felul acesta s'a întemeiat sborul „fără motor” așa cum îl cunoaștem în prezent, ca o realitate bine definită în cadrul general al aviației. Inepăturile acestei ramuri aviatice datează deabia din 1920. Desvoltarea extraordinară în care a ajuns în timp atât de scurt ne dovedește cu atât mai limpede lupta îndârjită a pionierilor planorismului, întâiu pentru realizarea sborului fără motor în sine, iar apoi pentru consolidarea și afirmarea lui.

* * *

Primii sborători fără motor au fost în același timp și constructori și piloți pe aparatul propriu. Ei n'au avut dela cine să învețe meșteșugul sborului. Prin muncă perseverentă, idealism și curaj, ei au izbutit „prin ei înșiși” să facă a precupeți sacrificii, mulți dintre ei și-au jertfit chiar viața pe altarul idealului lor aviatice. Astfel și-au recrutat numeroși adepți care au dus lupta mai departe, au perfecționat cunoștințele înaintașilor, ușurând munca și lărgind bazele de experiență a generațiilor următoare.

Tezaurul de știință și experiență a sporit astfel treptat. Planoarele au fost perfecționate necontenit și cu ele s'au realizat performanțe tot mai strălucite. În fine, nopunile pentru „înzărea sborului fără motor” s'a precizat, cristalizându-se în „metode” de instruire „intuitive și pedagogice”.

Trecând peste stadiile succesive în evoluția cronologică a metodei de prefăare a sborului fără motor, vom privi „școala planorismului” așa cum se prezintă astăzi. Ca la orice

PIONIERII AVIAȚIEI N'AU AVUT DELA CINE ÎNVĂȚĂ MEȘTEȘUGUL SBORULUI. EI ȘI-AU CONSTRUIT SINGURI APARATELE ȘI TOT SINGURI AU ÎNVĂȚAT SĂ LE SBOARE. EXPERIENȚA LOR A SERVIT CA BUN CAȘTIGAT URMAȘILOR.

învățământ, metoda instrucției planorismului are la bază principiul de a doza cunoștințele progresiv, — în etape — începând cu noțiuni elementare, urmate de o „perfectoare” și în fine de specializare. *Prima etapă* — a instrucției elementare — este și ea împărțită din motive scolare în 3 faze:

Faza I-a: în care începătorul primește primele noțiuni teoretice și practice care îl familiarizează cu sborul și în general cu mediul aviatice. Întâiu face cunoștință cu aparatele de sbor și ajută la lansările camărilor progresate, obșnuindu-se astfel cu manevrele mai importante ale echipei. Apoi se așează pentru prima dată în planor. Însă nu pentru a trece deodrept la sbor, ci întâiu pentru a învăța manevrele fundamentale ale aparatului de sborat. După aceste „balansări”, căci așa se numește acest exercițiu preliminar, urmează „luncările”: adică lansări, la care planorul luncă numai, fără a se desprinde dela pământ. Astfel se obișnuiește cu senzația decolării. Abia după aceea urmează primele „salturi” însă la înălțime mică de — 3 metri, apoi treptat tot mai înalt pe măsură ce se obișnuiește cu senzația specifică a sborului și capătă tot mai multă încredere în sine și în planorul pe care-l pilotează. Salturile devin astfel sboruri planate: deocamdată simple „sboruri” în linie dreaptă cu scopul să de-



Otto Lilienthal, încercând în sbor biplanul său, în 1893



Una din construcțiile lui Octave Chanute



Un biplan planor din 1921



5-10 ANI ÎNCHISORARE.

prindă elevul să decoleze, să planeze și să aterizeze corect. Asimilarea perfectă a acestor noțiuni este tot atât de importantă ca și cunoașterea alfabetului înainte de a învăța scrierea și citirea. Încheierea acestei etape o formează câteva sboruri de examen, în care elevul execută teme simple de sbor în linie dreaptă dovadă că nu mai zboară la voia întâmplării, ci menține în mod voit pe direcție, decolează și aterizează corect.

Faza II-a: După sborul în linie dreaptă, a doua manevră fundamentală a sborului este „virajul”. Înstruirea virajului se face de asemenea progresiv, începând cu simple schimbări de direcție, apoi cu viraje propriu zis de 90°, apoi 180°, în fine întoarceri complete de 360°. Ele se execută atât pe stânga cât și pe dreapta, treptat se mărește și înălțimea de sbor, până când elevul stăpânește și această manevră. În sborurile de examen pentru faza II-a, elevul trebuie să aterizeze „la punct fix”, adică pe o porțiune anumită a terenului de sbor, indicată de instructor sau de examinator, încă înainte de decolare.

Faza III-a: În primele 2 faze s-au învățat manevrele principale ale sborului — în principiu. De aici înainte urmează „finisajul” adică înlăturarea micilor defecte și armonizarea manevrelor între ele. Așa de aceasta, toate mișcărilor de pilotaj, pe care până acum elevul le execută gândit, trebuie să devină reflexe, să treacă pe planul subconștientului. Astfel, în orice situație nouă în timpul sborului, reacțiunea corectă a pilotului să se producă în mod aproape automat. În primele două faze acest lucru nu a fost posibil, deoarece timpul instrucției a fost

55/21 (21)



Planor de performanță



Un planor modern de performanță cu două locuri



Insigne „A”



Insigne „B”



Insigne „C”

Insigne de argint pentru performanță

insușite de a sbora se învață pilotajul „pe ascut”. Elevul a ascuțit capacitatea instructurului și cu atenție încercată învață manevrele principale ale corăzilor

Primele „salvări” în sbor pînă la sfîrșit înălțime mică, la unele posturi



relativ scurt și elevul a trebuit să învețe neîncetat lucruri noi; afară de aceasta, durata sborului în sine a fost prea scurtă — $\frac{1}{2}$ minut — 2 minute. În faza III-a elevul pilotează planoare mai fine, cu care poate utiliza diferiți curenți ascendenți din atmosferă, realizând astfel sboruri cu durată mai lungă, în care are timp suficient să obțină finisajul și automatizarea mișcărilor despre care am vorbit mai sus.

Cu faza III-a se încheie instrucția elementară. De aici înainte începe „perfecționarea”, în care pilotul „progresat” își formează rutina necesară pentru a trece cu mai multă ușurință la sborul cu motor, sau la



sborul fără motor de înaltă performanță. Acest lucru se obține printr-un antrenament intens, aburând un număr mai mare de ore — pe tipuri de planoare diferite — și în toate etapele de lansare.

Planoristul care a absolvit această etapă de „antrenament și perfecționare”, totalizând un număr de 20—30 ore de sbor fără motor, se poate considera ca deplin format. Cunoștințele sale de pilotaj, atât teoretice cât și practice, sunt suficiente pentru a trece cu cea mai mare ușurință — fie la pilotajul avionului — fie la ultima treaptă a sborului fără motor „specializarea” devenind pilot de performanță sau

(continuare în pag. 22)



Motomodelul „BOBOCEL”

CĂȘTIGĂTORUL CONCURSULUI NAȚIONAL DE AEROMODELE

Concursul Național de Aeromodele pe anul 1943/44 ținut pe Aerodromul Giulești — a avut darul ca pe lângă timpurile record realizate, să înfruncească și o serie de aeromodele originale în ceea ce privește construcția lor.

Ne vom ocupa pe rând de aeromodelele acestea prezentându-le publicului românesc și în special tinerilor constructori.

Începem cu moto-modelul cu elice propulsivă construit și prezentat de Dl. Ion Bobocel.

Acest moto-model — de-o eleganță în linia construcției, într-adevăr remarcabilă — este câștigătorul concursului național de aeromodele la categoria moto-modele, fiind cronometrat cu avionul timp de 34'20" după care s'a pierdut în zăre la respectabila altitudine de 2000 metri, pentru a ateriza, apoi, în perfecte condiții pe Aeroportul Băneasa, la cca. 7000 m. de la locul decolării.

Descrierea acestui moto-model cere în primul rând calificativul „eleganță”, după care, trebuie adăugat imediat soliditate.

Într-adevăr, pe cât este de elegant la înfățișare acest moto-model, adică seamănă celui ce-l vede de imaginesc unei ieboare cu aripile desfăcute, purtată de adierea vântului, pe atât este de solid lucrat. Punctele lui sunt egalate doar de originalitatea și în același timp de perfecțiunea construcției.

La această siguranță contribuie și faptul de a avea motorul și elicea instalate la botul de scurgere al aripii, ceea ce face ca în cazul unei căderi, unui accident — atât motorul cât și elicea să fie ferite de stricăciuni.

Altfel, este asemănător în totul moto-planeazelor din familia cărora și face parte.

În afară de locul instalării motorului și elicei, aeromodelul D-lui Ion Bobocel — mai prezintă și următoarele particularități:

— Are aripa paralelă susținută de un suport median și câte doi montanți laterali.

— Profilul aripii (R.A.F. 32) este (concav convex). Unghiul de incidență al aripii este de valoarea 0° față de orizontala fuselajului. Aripa este construită cu două longeroane. Longeronul principal cheson cu nervurile îngratate pe el.

Aripa se remontează în trei părți.

Una fixată de fuselaj, pe care este fixat botul motorului și două separate, care se fixează la partea fixă prin casete și câteva inele de cauciuc ce permit demontarea lor în caz de obstacole la aterizare.

Aripa are dublu diedru parasol. — Fuselajul prezintă o formă aerodinamică cu secțiunea maximă de formă (ovală ovoidală).

În interior are prevăzută o cameră în care se fixează plumbul care să ajute la o eventuală centrare pentru stabilitatea longitudinală.

Cutia cu baterii se află între bot și primul panou al fuselajului.

— Stabilitatea. Profilul biconvex simetric, Are diedru în V deschis. Este demontabil. Fixat deasupra derivei printr'un inel de cauciuc se află pe aceeași linie cu aripa având un unghi negativ de 2°.

— Trenul de aterizare este format din două jambe din oțel demontabil de fuselaj.

— Motorul. Echipat cu un motor Krato 10 (10 cm. ³) având greutatea de 450 gr. (fără baterii).

Axa motorului formează un unghi negativ de 2° cu coarda profilului.

— Elicea. Propulsivă cu un diametru de 340 mm.

— Pentru aprindere folosește două baterii în paralel.

Caracteristici în construcție:

- Anvergura 2700 mm.
- Lungimea fuselaj 1400 mm.
- Suprafața aripii 62 dm. ²
- Suprafața stabilizator 16 dm. ²
- Greutatea totală 2600 gr.
- Greutatea pe dm. ² 42 gr.

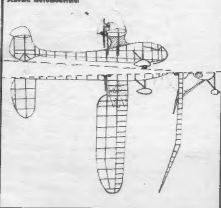
Rezultate: Acest splendid moto-model de o desăvârșită stabilitate în timpul zborului și care decolează de la sol (nu din mână), lansat într'un zbor de probă, de pe aerodromul Dudești-Cioflea a atins altitudinea de 2000 m. și a aterizat după 55' în piața din fața Athenoului din București.

La concursul național s'a clasat primul la categoria sa, realizând un timp și o durată excepțională.

Actualmente acest moto-model se găsește la centrul experimental de aeromodele.

EUGENIU V. HARALAMBIE

Schemă motomodelul



În fine, elevul gândește să piloteze și acum planează. Nu ține și sigur la vâzduh, pentru la îndemână descoperă pământul de ceruri ascendenți



...dicându-se profesiei de „instructor de sbor”. În ultima ipoteză, trebuie să urmeze cursuri speciale.

* *

Pentru fiecare din etapele arătate mai sus, piloții depun probe de examen. Cei reușiți dobândesc un brevet, care le dă dreptul să urmeze faza, respectiv etapa următoare. Astfel, pentru fazele I, II și III din perioada de instrucție elementară, corespund brevetele „A”, „B” și „C”. La etapa de perfecționare se obțin brevetele Clasa I și II — remoraj la avion, iar în a treia etapă se pot obține brevete speciale pentru sborul acrobatic, beverete de instructor sau și insigne de argint și de aur pentru sbor de performanță. Aceste două din urmă sunt internaționale.

Alături de pilotaj, fiecare fază presupune și o instrucție teoretică și tehnică — corespunzătoare, candidații depunând odată cu examenul practic de sbor și examenul teoretic și tehnic al categoriei respective, iar brevetul li se eliberează numai dacă reușesc la toate aceste probe.

Ținând seama că în prezent planorismul constituie școala preliminară sborului cu motor, programele instrucției planoriste au fost întocmite astfel, încât la terminarea cursului de „antrenament”, fiecare planorist să poată avea pe lângă noțiunile specifice sborului fără motor și altele, care să-i faciliteze la maximum trecerea imediată la pilotajul avionului.

* *

Pentru a realiza instrucția progresivă a pilotajului în condiții bune, s'au creat cu timpul planoare, destinate anume acestui scop.

La faza I și II se utilizează aparate de construcție foarte simple, ieftine, robuste și înalte de toate toleranțele la greșelile inevitabile oricărui început. — Utilizarea curentilor ascendenți la faza III, necesită planoare mai manevrabile și mai fine din punct de vedere aerodinamic. Ele sunt desigur mai sensibile decât planoarele elementare și mai scumpe, însă în acest stadiu al instrucției, elevul comite greșeli de pilotaj mai mici și mai puține, deci și riscul deteriorării este redus.

Planoarele de antrenament au calități de sbor excelente, sunt dotate cu instrumente de bord și permit utilizarea tuturor energiilor atmosferice favorabile sborului plutit. Ele formează trecerea spre planoarele de performanță, care sunt din punct de vedere constructiv o sinteză a ultimelor inovații tehnice, iar ca execuție adevărate bijuterii. Ele se încredințează numai piloților cei mai buni și cu bogată experiență de sbor.

Concomitent cu sborul se predau cunoștințele teoretice corespunzătoare; se predau astfel cunoștințe despre istoricul aviației, aerodinamică, meteorologie, navigație aeriană, instrumente de bord și altele. Totodată, în atelierele bine dotate cu materiale și scule, sub conducerea profesioniștilor specializați elevii își însușesc noțiunile tehnice mai importante despre construcția, repararea și întreținerea materialului de sbor.

* *

„Metoda” instrucției pilotajului, planoarelor depinde de regiunea unde sunt situate școlile de pilotaj. În regiuni de dealuri se practică instrucția prin lansările la pământ. — La școlile situate în șea se practică mijloacele mecanice de lansare prin remoraj la automobil sau la „motor”. În fine pentru sborul de antrenament și performanță se utilizează pe scară întinsă lansarea planoarelor din remoraj la avion.

ARIP ROMANEȘTI

Director: Comandor aviator
AL. DEMETRESCU

* ORGANUL OFICIAL DE PROPAGANDĂ AL SUBSECRETARIATULUI DE STAT AL AERULUI

* CEA MAI BUNA, CEA MAI IEFTINĂ ȘI CEA MAI CITITĂ REVISTĂ ILUSTRATĂ. MONTAJUL ȘI TIPARUL LA FOTO-ROTOGRAVURĂ (TIEFDRUCK)

* PUBLICĂ TOATE EVENIMENTELE LEGATE DE PROGRESUL SBORULUI OMENESC

* PAGINI SPECIALE INCHINATE AERONAUTICII NOASTRE DE RAZBOI

* PAGINI REZERVATE AVIAȚIEI TINERETULUI

* PAGINI DE ARTĂ, LITERATURĂ ȘI TEATRU

Prim redactor:
LADMISS ANDREESCU
Redactor artistic:
G I O N

* REDACȚIA ȘI ADMINISTRATIA: BUCUREȘTI, Str. SARINDAR Nr. 9, ET. I. TELEFON: 3.45.28. CONT CEC: 1334 BUCUREȘTI. REGISTRUL COMERCIAL Nr. 1731/1942, BUCUREȘTI. REGISTRUL PUBLICAȚIILOR PERIODICE Nr. 76.943, TRIBUNALUL ILFOV

* ABRONAMENTUL ANUAL: LEI 1500, DE SPRINZ LEI 3000, ONORIFIC LEI 5000. PENTRU SBURATORI, STUDENȚII, ELEVII, FUNCIONARI, MILITARI, MUNCITORI ȘI PUGAR LEI 480

* PAGINILE DE PUBLICITATE DUPĂ TARIF

* UN EXEMPLAR LEI 20

* DIFUZAREA REVISTEI ÎN TOATĂ ȚARA SE FACE PRIN: „INTERPRESS” S. A. R.

Str. GOSU CANTACUZINO Nr. 38, BUCUREȘTI, TELEFON 1.15.80 CONT CEC 5671 BUCUREȘTI

REZUIREA MOTOARELOR DE CATRE M
DUR ÎNTOARCEREA AVIONULUI DIN



afectată plăgă în amănunt caștorn apăsă
23/02/1943 a Diviziei Generale P. I. T.